IX kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

Komisja do Spraw Energii, Klimatu i Aktywów Państwowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Podkomisji stałej do spraw elektromobilności (nr 2)**

z dnia 8 czerwca 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji do Spraw Energii, Klimatu i Aktywów Państwowych

– podkomisji stałej do spraw elektromobilności (nr 2)

8 czerwca 2021 r.

Podkomisja stała do spraw elektromobilności, obradująca pod przewodnictwem posła **Dariusza Wieczorka (Lewica)**, przewodniczącego podkomisji, zrealizowała następujący porządek obrad:

I. Dyskusja na temat stanu prawnego związanego z elektromobilnością;

II. Dyskusja na temat planu pracy podkomisji do końca 2021 roku.

W posiedzeniu udział wzięli: **Szymon Byliński** dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej w Ministerstwie Klimatu i Środowiska, **Artur Lorkowski** zastępca prezesa zarządu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, **Maciej Mazur** dyrektor zarządzający Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych oraz **Marek Popiołek** naczelnik Wydziału Elektromobilności w DEiGW MKiŚ.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Igor Amarowicz, Aleksandra Kacprzak** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Szanowni państwo, myślę, że rozpoczniemy pierwsze posiedzenie podkomisji stałej do spraw elektromobilności. Witam serdecznie wszystkich panów posłów i formalnie otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw elektromobilności.

Informuję, że posiedzenie podkomisji zostało zwołane przez panią marszałek Sejmu na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość.

Przystąpimy do stwierdzenia kworum. Proszę panów posłów o naciśnięcie jakiegokolwiek przycisku w celu potwierdzenia obecności na posiedzeniu. Proszę bardzo, rozpoczynamy procedurę głosowania. Ja pozwolę sobie tutaj nacisnąć, bo mam łatwiej. Jeszcze chwile zaczekajmy. Panowie posłowie muszą się zalogować. Jeszcze 30 sekund zaczekamy. Dziękuję bardzo. Kończymy głosowanie.

Bardzo proszę o informację, ilu posłów głosowało. Głosowało 4 posłów. Oczywiście, sposób głosowania nie ma żadnego znaczenia.

W takim razie stwierdzam kworum. Przypominam, że podkomisja liczy 5 posłów.

Szanowni państwo, jest mi ogromnie miło, że oprócz członków podkomisji mogę przywitać na pierwszym posiedzeniu również zaproszonych gości, którzy też są online. Witam pana Szymona Bylińskiego dyrektora Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej w Ministerstwie Klimatu i Środowiska. Witam serdecznie, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej Ministerstwa Klimatu i Środowiska Szymon Byliński:

Dzień dobry państwu.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Witam serdecznie pana Artura Lorkowskiego zastępcę prezesa zarządu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Witam, panie prezesie.

Zastępca prezesa zarządu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej Artur Lorkowski:

Dzień dobry, panie przewodniczący. Dzień dobry państwu.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Witam serdecznie pana Macieja Mazura dyrektora zarządzającego Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych. Witam pana dyrektora.

Dyrektor zarządzający Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych Maciej Mazur:

Witam państwa bardzo serdecznie.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Witam serdecznie pana Marka Popiołka naczelnika Wydziału Elektromobilności w Departamencie Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej w Ministerstwie Klimatu i Środowiska. Witam serdecznie pana naczelnika.

Dyrektor departamentu MKiŚ Szymon Byliński:

Pan naczelnik siedzi dzisiaj ze mną w pokoju. Jest tuż obok, tylko kamera go nie obejmuje. Ale jest z nami.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Super. Tak, czujemy, że pan naczelnik jest z nami. Co do tego nie ma żadnych wątpliwości.

Dziękuję bardzo, że znaleźli państwo czas i goszczą państwo na pierwszym posiedzeniu podkomisji stałej do spraw elektromobilności.

Porządek dzisiejszego posiedzenia obejmuje 2 punkty. W pkt 1 odbędzie sie dyskusja na temat stanu prawnego związanego z elektromobilnością. Od razu chcę zapowiedzieć, że poproszę pana dyrektora Macieja Mazura, jako przedstawiciela Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych, żeby przedstawił nam aktualną sytuację, jeżeli chodzi o elektromobilność, zarówno od strony formalnoprawnej, która funkcjonuje w naszym kraju, jak również od strony stanu rzeczywistego, czyli liczby stacji, samochodów i problemów. To będzie prezentacja, którą od razu uzgodniliśmy. Przekażemy ją panom posłom, bo ona jest obszerna i szczegółowa. Ale myślę, żeby to był element naszej dyskusji. W pkt 2 chciałbym poprosić o dyskusję na temat planu pracy podkomisji do końca 2021 r. Myślę, że problemów jest ogromnie dużo. Pewnie i w trakcie prezentacji i w czasie dyskusji wyjdzie – mówiąc krótko – to, co powinniśmy zrobić do końca roku, bo elektromobilność, to przecież nie tylko pojazdy. To jest też infrastruktura, energetyka, to są samorządy. To jest w ogóle bardzo szeroki obszar, więc myślę, że problemów będzie sporo.

Informuję, że zgłoszenia posłów do zabrania głosu w dyskusji należy wysłać na adres email kesk@sejm.gov.pl lub poprzez czat w aplikacji po zalogowaniu się do pokoju wideokonferencyjnego.

Zatem przystępujemy do realizacji pierwszego punktu porządku dziennego. Proszę pana dyrektora Macieja Mazura o przedstawienie prezentacji. Proszę bardzo, panie dyrektorze.

Dyrektor zarządzający PSPA Maciej Mazur:

Raz jeszcze witam państwa bardzo serdecznie. Raz jeszcze bardzo dziękuję, panie przewodniczący, za możliwość zabrania głosu. Pozwolę sobie udostępnić ekran. Już teraz powinien być widoczny.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Tak, widać.

Dyrektor zarządzający PSPA Maciej Mazur:

Powiększę go. Teraz jest idealnie. Rzeczywiście, moja prezentacja jest obszerna z racji tego, że jest to pierwsze posiedzenie podkomisji do spraw elektromobilności. Chciałbym z tego miejsca serdecznie pogratulować i podziękować panom posłom za tę inicjatywę i za powołanie podkomisji do spraw elektromobilności, bowiem szczególnie dla nas,

ale myślę, że także dla całego sektora transportu w Polsce bardzo ważny obszar, który wymaga zaangażowania i stałego wsparcia. Dzisiaj, podczas swojej prezentacji przez kolejne 20–25 minut będę chciał przejść przez bardzo wiele tematów związanych z tym, jak elektromobilność odbija się w kontekście światowym i europejskim, ale skupić się zwłaszcza na rynku polskim. Pokazać, jak pan przewodniczący zaznaczył, jak wygląda elektromobilność w kontekście regulacyjnym i jak wygląda w kontekście faktycznym.

Zacznijmy jednak od dosłownie kilku słów na temat organizacji, którą mam przyjemność reprezentować. PSPA jest organizacją, która zrzesza w tej chwili 140 członków. To są przedsiębiorstwa, które są bezpośrednio zainteresowane rozwojem zeroemisyjnego transportu. W pierwszej kolejności są to przedsiębiorstwa, które produkują i sprzedają na rynku polskim pojazdy elektryczne z każdej bazy, od pojazdów najmniejszych, po pojazdy wielotonowe, kilkunastotonowe. Są to praktycznie wszyscy operatorzy stacji ogólnodostępnych w Polsce, producenci infrastruktury ładowania, parowania wodoru, firmy sektora energetycznego, firmy sektora paliwowego, firmy sektora finansowego, a także firmy, które już teraz elektryfikują swoje floty, które już stawiają na rozwiązania zeroemisyjne pokazując, że przyszłość, o której mówimy, jest rzeczywiście prawdą i dzieje się na naszych oczach.

Bardzo blisko współpracujemy też z samorządami w Polsce. Z ponad 30 w trybie bieżącym realizujemy projekty szkoleniowe i edukacyjne. Staramy się wspierać je w procesie implementacji. Mamy też przyjemność współpracować ze wszystkimi instytucjami na poziomie centralnym, które są zaangażowane w rozwój zeroemisyjnego transportu, z Ministerstwem Klimatu i Środowiska na czele oraz z Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Zajmujemy się 4 obszarami, które mamy podzielone w ramach 4 centrów. To centrum kompetencyjne, centrum legislacyjne, centrum badań i analiz oraz centrum nowej mobilności. W ramach tych 4 filarów naszej działalności staramy się wspierać rozwój tego rynku w Polsce i w rejonie Europy Środkowej i Wschodniej, bo nasza działalność jest szersza. Nie jest ograniczona wyłącznie do rynku polskiego. Zawsze wspieramy naszą wiedzą, naszym doświadczeniem w tym obszarze, który jest obszarem – myślę – dla nas wszystkich nowym i wymaga efektywnego wsparcia na bardzo wielu poziomach.

W ramach naszej działalności wszyscy nasi członkowie i partnerzy pracują w 10 komitetach. Są to komitety, które odpowiadają temu, czym się zajmujemy. Nie mówimy wyłącznie o napędach, o elektromobilności. Mówimy o dużo szerszym zagadnieniu nowej mobilności, czyli o zmianach, które obejmują także to, jak użytkujemy pojazdy – przykładem jest tu chociażby współdzielenie – czy jak będziemy użytkować pojazdy – czego przykładem jest autonomizacja. Tym wszystkim się zajmujemy. To jest właśnie to, jak będzie wyglądać przyszłość motoryzacji, przyszłość transportu nie tylko w Polsce, ale na całym świecie. Nasza organizacja ma charakter europejski. Jesteśmy częścią największej europejskiej organizacji, która zajmuje się zeroemisyjnym transportem. Mam przyjemność być wiceprzewodniczącym tej organizacji. Jest nią Avere. Zatem nasze doświadczenia, to suma doświadczeń wszystkich państw, które tworzą Avere. Stąd mamy nadzieję, że nasza kontrybucja na rynku polskim jest jakościowa, gdyż ona płynie z tego, czego się już nauczyliśmy, choćby w krajach Europy Zachodniej.

W ramach naszych projektów realizujemy – jak zresztą widać na tym slajdzie, zapewne nieczytelnym, bo tak dużo jest tych aktywności – bardzo wiele obszarów, od doradczo-szkoleniowych, przez obszary edukacyjne związane ze wsparciem rynku. Powołaliśmy choćby klub użytkowników pojazdów elektrycznych, więc jesteśmy w stanie pokazać, jakie są oczekiwania tych, którzy samochodami elektrycznymi jeżdżą. Liczba klubowiczów zbliża się już do tysiąca. Liczba samochodów czysto elektrycznych w Polsce, to zaledwie 12 tys., więc widać, że jest to bardzo duży odsetek. W miarę możliwości staramy się nasze wszystkie działania otwierać po to, żeby to było źródło wiedzy dla wszystkich, którzy są zainteresowani rozwojem tego rynku. Realizujemy mnóstwo działań w obszarze legislacji, w obszarze regulacji. Współpracujemy na bieżąco z ministerstwami, które są zaangażowane w proces tworzenia tego rynku, oczywiście, z Ministerstwem Klimatu i Środowiska na czele, ale także z innymi ministerstwami.

Znak widoczny za moimi plecami, to znak wypracowany wspólnie z Ministerstwem Infrastruktury. Nie dalej, jak w ubiegłym tygodniu pojawił się projekt rozporządzenia, w którym dokładnie ten znak – według naszego projektu – został zaproponowany jako ten, który ma zostać zaakceptowany i stanąć przy każdej ogólnodostępnej stacji w Polsce. Zatem zakres naszych działań jest rzeczywiście bardzo ciekawy. To nie tylko tworzenie prawa czy wspieranie naszą wiedzą, żeby to prawo było jak najlepsze, ale także projektowanie choćby takich znaków jak ten za moimi plecami. To tyle na nasz temat.

A teraz króciutko na temat tego, gdzie jesteśmy, jeśli chodzi o elektromobilność, bo to jest obszar, który bardzo dynamicznie się zmienia. W zasadzie z miesiąca na miesiąc moglibyśmy robić inne prezentacje na ten temat, żeby pokazywać, jaka jest tu dynamika. To, co napędza te zmiany, to 2 czynniki. Po pierwsze, tzw. czynnik środowiskowy – czynnik związany z normami emisyjnymi, które zostały zaostrzone w Unii Europejskiej w ubiegłym roku. Efekty tego – o których zaraz opowiem – są widoczne. Są wręcz namacalne. Polityka Brukseli jest jednokierunkowa. Idzie w kierunku dalszego zaostrzenia emisji, więc samochody konwencjonalne w naturalny sposób będą wypierane z rynku. De facto od kilkunastu miesięcy one stają się droższe, a tym samym pojazdy elektryczne stają się tańsze. Dlaczego stają się tańsze? Oczywiście, wynika to z jednej strony z tego, że mamy ich coraz więcej na rynku, więc działa efekt skali, a z drugiej strony technologia. Baterie litowo-jonowe dynamicznie ograniczają swoje ceny – o 90% pomiędzy 2010 a 2019 r. Baterie stają się coraz lepsze pomimo tego, że stają się coraz tańsze. To rzadko spotykana sytuacja, ale w elektromobilności ona rzeczywiście występuje.

W ślad za rozwojem elektromobilności idą także zapowiedzi poszczególnych państw dotyczące zakazu sprzedaży samochodów spalinowych, zakazu rejestracji samochodów spalinowych. Jak widać, grono państw, które zapowiedziały, jeszcze w sposób niewiążący, odejście od samochodów konwencjonalnych, jest coraz liczniejsze. To, co obserwujemy, to trend przesuwania terminu tego odejścia coraz bliżej. Przykładem jest Wielka Brytania, która na początku zapowiedziała 2040 r., następnie 2035 r., a obecnie 2030 r. jako rok, w którym odejdzie od możliwości rejestracji samochodów konwencjonalnych i przejdzie tylko i wyłącznie na możliwość rejestracji samochodów zelektryfikowanych. W ślad za działaniami administracji centralnej podążają działania administracji lokalnej. Miasta także się zamykają. Zamykają się na pojazdy konwencjonalne. Zamykają się na pojazdy w ogóle, ale w pierwszej kolejności zamykają się na pojazdy konwencjonalne. W Europie już teraz funkcjonuje ponad 250 stref czystego transportu. Mamy nadzieję, że w Polsce także pierwsze takie strefy zaczną obowiązywać po wejściu w życie znowelizowanej ustawy o elektromobilności.

Dlaczego to wszystko jest możliwe? Dlatego m.in., że rynek elektromobilności rozwija się także liczbowo i wolumenowo bardzo dynamicznie. Widzimy, że jest to rynek bardzo młody. Tak naprawdę zaczął się na początku ubiegłego dziesięciolecia. Zatem lata elektromobilności, to dosłownie ostatnie pięciolecie. Widzimy, że po raz pierwszy w 2017 r. przekroczono 1 mln samochodów zarejestrowanych globalnie. W 2020 r. zarejestrowano ponad 3 mln samochodów. To jest bardzo ważny wynik. Bardzo ciekawy wynik, bo to pokazuje, że elektromobilność w okresie pandemii nie wyhamowała. Ona jeszcze przyspieszyła. W marcu ubiegłego roku było bardzo wiele pytań o to, czy elektromobilność będzie miała przyszłość. Elektromobilność pokazała, że nie dość, że ma przed sobą przyszłość, to po raz pierwszy zaczyna poważnie konkurować z samochodami konwencjonalnymi. Zresztą doskonale to widać na podstawie danych Unii Europejskiej. Widzimy wzrost w obszarze samochodów elektrycznych. Łącznie samochody zelektryfikowane mają ponad 2 mln rejestracji, a samochody elektryczne ponad 1 mln rejestracji. To jest wzrost o 170%.

W tym samym czasie rejestracja pojazdów z napędem benzynowym i z napędem Diesla spadają o 37% i o 32% rok do roku. To jest trend, który cały czas się utrzymuje. Ten trend doprowadził do tego, że średnia unijna przekroczyła 10% rejestracji samochodów elektrycznych. To jest potrojenie wyników z 2019 r. To coś, na co przed pandemią nie mogliśmy liczyć. W trakcie pandemii okazało się, że to jest scenariusz, który faktycznie wydarzył się w ubiegłym roku. Widzimy, że wśród liderów te procenty są jeszcze wyższe. Na pierwszym miejscu jest Szwecja, która ma ponad 30% rejestracji. Oczywi-

ście, mówimy o państwach Unii Europejskiej, bo absolutnym liderem procentowym jest Norwegia. Były miesiące w ubiegłym roku, ale są także w bieżącym roku, w których rejestracje samochodów elektrycznych przekraczały nawet 80%.

A Polska? Wzrost jest zauważalny. Zawsze będzie zauważalny wzrost z zera do 2%. Ale cały czas jest to – oczywiście – zdecydowanie za mało i zbyt wolno. Chcielibyśmy, żeby ta dynamika była dużo szybsza. Przechodząc na rynek polski powiem, że w Polsce mamy łącznie blisko 24 tys. samochodów elektrycznych, w tym samochody BEV, czyli czyste elektryki czy samochody, które korzystają tylko i wyłącznie z silnika elektrycznego oraz 12 tys. hybryd typu plug-in, czyli tych, które ładujemy z zewnętrznego źródła zasilania. Łącznie to 24 tys. Zbliżamy się już do 25 tys., bo to są dane na koniec kwietnia br. Oczywiście widzimy, że dynamika wzrostu w ubiegłym roku była bardzo istotna. W ubiegłym roku w Polsce podwojono park. Tylko i wyłącznie w ubiegłym roku zarejestrowano tyle pojazdów, ile łącznie zarejestrowano do 2019 r.

Oczywiście to jest bardzo dużo. Statystycznie wyglądamy bardzo dobrze. Ale na pewno liczbowo, to nie jest ten wolumen, który chcielibyśmy na tym slajdzie zobaczyć. Z kolei to, co może nas pozytywnie nastrajać, to liczba autobusów z napędem elektrycznym. Obecnie 450 autobusów jeździ po drogach polskich miast. Tu rzeczywiście jesteśmy w TOP 5 Unii Europejskiej państw z największą liczbą autobusów elektrycznych na drogach. Programy NFOŚiGW uruchomione chociażby w styczniu pozwalają mniemać, że ta liczba będzie się dynamicznie zwiększać w kolejnych miesiącach i kolejnych latach. Tu zresztą widać, jak potężna jest dynamika. Jest zdecydowanie wyższa niż w przypadku samochodów osobowych. Jest to 250% rok do roku.

Jeśli chodzi o infrastrukturę ładowania – w Polsce mamy 1500 ogólnodostępnych stacji ładowania. Dynamika wzrostu jest dużo niższa. Bardzo mocne piętno COVID odcisnął na rynku ogólnodostępnych stacji ładowania. Dlaczego? Z prozaicznego powodu. Po prostu dużo mniej się poruszaliśmy, więc stacje ogólnodostępne, które i tak nie są zbyt często wykorzystywane w związku z bardzo małą liczbą samochodów elektrycznych, były jeszcze mniej wykorzystywane w okresie, kiedy mobilność była bardzo mocno ograniczona. Pomimo tego – jak widzimy – wzrost liczby punktów ładowania w Polsce postępuje faktycznie z miesiąca na miesiąc. Nie mieliśmy miesięcy przestoju. Ten wzrost cały czas jest. On także wymaga wsparcia, czy to w obszarze dobrej legislacji, czy to w obszarze mechanizmów finansowych.

Teraz kilka słów o tym, co – naszym zdaniem – powinno zostać zrealizowane w ramach szerokiej polityki, która powinna być realizowana w sektorze transportu w Polsce, bo wyzwań mamy bardzo wiele. Jakie to są wyzwania? Po pierwsze, to są wyzwania środowiskowe. Widzimy, że emisje pochodzące z sektora transportu rosną w całej Unii Europejskiej. Jest to oczywiście związane ze zwiększającym się wolumenem pojazdów jeżdżących po drogach Starego Kontynentu. W przypadku Polski ta dynamika jest zdecydowanie wyższa niż średnia europejska. Średnia europejska, to 28%, a 206%, to wzrost emisji sektora transportu pomiędzy 1990 r., a 2017 r. w Polsce. Niestety, jesteśmy jednym z absolutnych liderów w tym obszarze, a na pewno liderem w tym obszarze nie chcielibyśmy być.

Oczywiście, wiemy także, że to wiąże się z tym, w jakich rankingach są polskie miasta. Występują w rankingach tych miast, które są najbardziej zanieczyszczone. Tutaj po oczach bije liczba 29. Aż 29 polskich miast znajduje się na liście 100 najbardziej zanieczyszczonych miast europejskich. To jest też coś, co powinniśmy chcieć zmienić i coś, co musimy zmienić. Kolejnym, bardzo istotnym wyzwaniem, jest wiek pojazdów w Polsce. To jest problem, który stał się bolączką polskiego rynku. Mamy jeden z najstarszych parków w całej Europie. Średnia to 14 lat. Oczywiście, jest to także związane z tym, że bardzo dużo samochodów jest do Polski importowanych. Ok. 16 mln pojazdów zostało sprowadzonych do Polski od 2000 r. To jest bardzo, ale to bardzo niepokojące. Średni wiek pojazdów, które trafiają do Polski, zwiększa się. W 2001 r. było to średnio 8 lat. To był średni wiek pojazdów. Obecnie jest to blisko 12 lat. Ubiegły rok był rokiem historycznym. Z roku na rok sprowadzamy coraz starsze pojazdy, de facto wpływając na to, że średnia całego parku także z roku na rok – niestety – coraz gorzej wygląda.

To także trzeba zmienić. To także jest obszarem mądrej polityki w obszarze transportu, która musi być realizowana.

Na tym slajdzie pozwoliliśmy sobie opisać 10 kierunków zmian, które naszym zdaniem powinny być przedmiotem dyskusji i szerszej strategii zmian w sektorze transportu w Polsce. Jeśli mógłbym szybciutko przejść przez te punkty, chciałbym je opisać z konkretnymi przykładami tego, co mamy na myśli mówiąc o tych wyzwaniach i o sposobach, w jakie te wyzwania można postarać się rozwiązać. Pierwszy temat, to oczywiście ograniczenie liczby pojazdów w Polsce. Do tego musimy dążyć. Mamy jeden z najwyższych współczynników liczby samochodów przypadających na 1 tys. mieszkańców. Jak można z tym skutecznie walczyć? Chociażby wprowadzając strefy czystego transportu. Stąd tak ważne jest, żeby w nowelizowanej ustawie o elektromobilności te zasady, które definiują, jak mają powstawać strefy czystego transportu były takie, żeby rzeczywiście przekładały się na powstawanie takich stref. Wiemy, że w Polsce takich stref nie ma. Wiemy, że była jedna taka próba w Krakowie, która zakończyła się niepowodzeniem.

Drugi bardzo ważny obszar, to ograniczenie importu najstarszych pojazdów. Rozmawiając o elektromobilności musimy także o tym pamiętać, bo samą elektromobilnością nie zmienimy emisyjności parku w Polsce. To jest nie do zrobienia. Musimy jeszcze raz się zastanowić, czy podatek związany z ekologią nie powinien zastąpić podatku akcyzowego, czy nie powinniśmy powiązać tych kwestii tak, żeby dać odpór tym pojazdom, które są najstarsze i nie spełniają żadnych norm. Oczywiście to także się wiąże z uszczelnieniem systemu rejestracji i badań technicznych pojazdów. To jest podstawa, nad którą musimy pracować, jeśli rzeczywiście chcemy osiągnąć w Polsce efekt praktyczny. Bardzo dobrze wyglądamy w komunikacji zbiorowej. Na koniec tej prezentacji raz jeszcze do tego wrócę, bo to jest świetne *case study*, gdzie mamy kilka elementów ze sobą współgrających. Z tego powinniśmy czerpać.

I tu są bardzo proste rekomendacje. Powinniśmy kontynuować tę politykę – zarówno legislacyjną, jak i wsparcia finansowego – żeby rzeczywiście liczba autobusów zeroemisyjnych w Polsce się zwiększała. Jak wspominałem, 450 jeździ po polskich drogach. Ale pamiętajmy, że łącznie jeździ ich 12 tys., więc współczynnik elektryków do konwencjonalnych jest nieporównywalnie wyższy niż w przypadku samochodów osobowych czy dostawczych, ale cały czas jest tu bardzo wiele do zrobienia. Kolejny punkt to wzrost liczby pojazdów zeroemisyjnych w Polsce. To jest coś, co absolutnie musimy zrobić w związku z tymi liczbami, które pokazywałem na poprzednich slajdach. Te 24 tys. na pewno jest wynikiem sztucznym. To jest wynik, który jest efektem tego, że czekamy na wsparcie natury finansowej. Mam nadzieję, że kolejne tygodnie, kolejne miesiące przyniosą tutaj pozytywne informacje i będziemy w stanie uruchomić efektywny system wsparcia, który przełoży się na setki i tysiące rejestracji pojazdów elektrycznych.

To także dotyczy pojazdów dostawczych i to pojazdów dostawczych różnego typu. Definiujemy pojazdy dostawcze zwłaszcza jako pojazdy dostawcze o masie do 3,5 t. Ale pamiętajmy, że wyzwaniem w Polsce są także pojazdy o masie powyżej 3,5 t. Dysponujemy największą flotą ponad 1 mln ciężarówek. One w ponad 90% posiadają napęd Diesla. To jest ten obszar, który – kiedy tylko sobie poradzimy z obszarem samochodów lekkich, dostawczych i osobowych – musi zostać właściwie zaadresowany, bo już teraz jest on potężnym wyzwaniem w kontekście dekarbonizacji całego sektora transportu. Z trzema poprzednimi punktami wiąże się kolejny, czyli wzrost liczby stacji ładowania dla różnych typów pojazdów. Gdy mówimy o stacji ładowania, musimy się zastanowić, dla kogo ona jest. Oczyliście, inna jest stacja ładowania dla autobusu, inna dla samochodu osobowego, a inna dla samochodu ciężarowego.

Nie dlatego, że ona jest inna pod względem technicznym. Ona jest inna, jeśli chodzi choćby o wymagania związane z miejscem czy z mocą tej stacji. Samochody ciężarowe – teraz testujemy taki samochód na ulicach Warszawy – o masie dopuszczalnej do 27 t ma baterię ok. 200kWh. To znaczy, że taki samochód ładujemy na stacji, która w Polsce jest określana jako stacja wysokiej mocy, czyli ma 50 kW, minimum 4 godziny, czyli naprawdę bardzo długo. Jeżeli chcielibyśmy sobie wyobrazić, że te pojazdy nie będą funkcjonowały tylko i wyłącznie w ramach aglomeracji miejskiej w ramach logistyki, musimy zapewnić infrastrukturę, która pozwoli tego typu ciężarówkę naładować

w kilkanaście czy kilkadziesiąt minut. Pod względem technicznym jest to możliwe, ale wymaga to wielu zmian natury legislacyjnej, choćby w obszarze przyłączeń.

Kwestie związane z innymi formami mobilności to także jest dyskusja, która powinna być prowadzona w ramach szerokiej debaty nad zmianami w sektorze transportu, zmianami w obszarze nowej mobilności. To także planowanie i rozwój zrównoważonych systemów transportowych, systemów multimodalnych, intermodalnych. To wszystko musi ze sobą współpracować. W zbyt wielu przypadkach widzimy, że są realizowane projekty, które są właściwe, ale oderwane od rzeczywistości. Brakuje im połączenia z innymi projektami i ta wartość dodana jest niestety nieobecna. Musimy się także zastanowić, jak sektor motoryzacyjny w Polsce będzie się zmieniał. Wspólnie z Boston Consulting Group realizujemy projekt, który ma na celu pokazanie, jak zmieni się rynek pracy w sektorze aut w perspektywie 2030 r. To nie będzie zmiana korzystna, jeżeli nie odrobimy lekcji już teraz.

Naturalna sprawa jest taka, że jesteśmy państwem, które jest potęgą, jeśli chodzi o motoryzację konwencjonalną. Chcąc być cały czas potęgą, jeśli chodzi o motoryzację sensu stricte, musimy się zastanowić, jak zmienić punkt nacisku z obszaru motoryzacji konwencjonalnej na szeroko pojęte obszary związane z ekosystemem zeroemisyjnego transportu, czy to związane z bateriami, czy to związane ze szczegółowymi obszarami związanymi z rozwojem zeroemisyjnego transportu – oczywiście dyskutując na temat tego, co w Polsce musi się cały czas zmieniać, co musi się ograniczać. To jest wykluczenie komunikacyjne, które cały czas jest. Zwłaszcza mniejsze miejscowości na tym bardzo mocno cierpią. Bez tego nie możemy mówić o spójnej strategii. To, o czym mówię, prowadzi do tego, że jednocześnie powinniśmy zastanawiać się nad tym, jak dekarbonizować transport.

Patrząc z perspektywy wyzwań, przed którymi stoi Polska, niestety nie mamy tego komfortu, żeby na początku dekarbonizować samochody osobowe i komunikację zbiorową, a dopiero potem transport ciężki. Musimy zajmować się wszystkim już teraz, bo już teraz jesteśmy spóźnieni. Oczywiście, równocześnie powinniśmy zmieniać miks energetyczny, ale to jest coś, co jest oczywistą oczywistością. Myślę, że podczas tej prezentacji nie będziemy na ten temat dyskutować. To musi iść równolegle, oczywiście, wszystko w parze. To wszystko powinno być także spójne z tym, jak będzie się zmieniał rynek zatrudnienia w sektorze motoryzacyjnym, czy będziemy mogli z tej wielkiej zmiany czerpać sukces, czyli czy to wyzwanie będziemy w stanie zamienić w szansę.

Na koniec króciutko o tym, gdzie jesteśmy obecnie. Myślę, że pan dyrektor Byliński i pan naczelnik Popiołek doskonale opowiedzą o tym, gdzie jesteśmy. Pozwolę sobie króciutko opowiedzieć tylko i wyłącznie o tym, skąd wynika i co dodatkowo nas motywuje, żebyśmy się tym tematem zajmowali. O bardzo wielu kwestiach dyskutuje się na poziomie unijnym. Przyjmowanych jest bardzo wiele dyrektyw, które muszą być następnie implementowane w ramach porządku prawnego. Dyrektywy także są w genezie tego, co pokazało się w Polsce jako pierwsze w obszarze elektromobilności czy szeroko pojętego zrównoważonego transportu. Dyrektywy doprowadziły do tego, że został przygotowany plan rozwoju elektromobilności, a następnie Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i najważniejszy akt – ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

Pewnie o ustawie będziemy chcieli dzisiaj powiedzieć kilka słów więcej. Dlaczego? Dlatego, że ona jest nowelizowana. To jest bardzo ważna nowelizacja, bo wyznacza kierunki rozwoju tego rynku na kolejne lata. Ustawa weszła w życie w 2018 r. i rzeczywiście wymaga zmian. Jak pan przewodniczący wspominał, przekażę tę prezentację, więc nie będę przechodził przez te wszystkie akty regulacyjne. Jedyne, na czym chciałbym się skupić, to pokazanie, w jakim kierunku idą zmiany, które są obecnie procedowane w ramach nowelizacji, w jaki sposób są one przez nas oceniane i w jakim stopniu – naszym zdaniem – powinny być jeszcze zmienione, żeby odpowiadały oczekiwaniom, które ma rynek jako taki. Na początku powiem o tym, co oceniamy pozytywnie w nowelizacji ustawy.

Po pierwsze, oceniamy pozytywnie zmiany w ramach infrastruktury tzw. ładunkowej. Pamiętajmy, że ładujemy samochód głównie tam, gdzie najdłużej stoi. Stoi najdłużej tam, gdzie mieszkamy i tam, gdzie pracujemy. Zatem tam infrastruktura musi być przygo-

towana szczególnie dobrze. Stąd bardzo ważne jest, że w ramach tej nowelizacji implementujemy dyrektywę unijną 844, która nakazuje, żeby nowe budynki i poddawane renowacjom były wyposażane w kanały kablowe. Kiedy będzie potrzeba, będą w nich położone kable, a na ich końcu zostanie zainstalowana stacja ładowania. Są zachowane poszczególne wskaźniki wynikające z dyrektywy – 100% miejsc w przypadku budynków, w których mieszkamy i 20% miejsc w przypadku budynków użyteczności publicznej.

Bardzo ważne są także zmiany dotyczące relacji pomiędzy operatorem ogólnodostępnej stacji ładowania, a dostawcą usług ładowania. O to zabiegaliśmy od 2018 r. To nam ten rynek bardzo dobrze wyprostowuje. Po wejściu w życie nowelizacji mamy teraz takie same regulacje jak w Europie Zachodniej. Zatem unifikujemy te porządki, które są właściwe. Oczywiście jesteśmy także za transpozycją dyrektywy dotyczącej ekologicznych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego. Bardzo dobrze, że zmiany wynikające z tej dyrektywy znalazły się w nowelizacji.

To, co oceniamy jako pozytywne, ale z delikatnym zastrzeżeniem, to pakiet przepisów na rzecz uproszczenia procedury instalacji punktów ładowania w istniejących budynkach mieszkalnych wielorodzinnych. Nasze zastrzeżenie dotyczy – albo lepiej powiedzieć, że dotyczyło, bo mamy nadzieję, że na ostatniej prostej udało się to jeszcze zmienić – tego, czy będziemy obligatoryjnie potrzebować ekspertyzy, czy ta ekspertyza będzie realizowana tylko i wyłącznie w sytuacji, w której jest faktyczna odmowa realizacji punktu ładowania – bezpodstawna odmowa. Tym pakietem przepisów chcemy dać odpór sytuacjom, które nader często się zdarzają, że wspólnota odsuwa od siebie decyzję dotyczącą możliwości zainstalowania punktu ładowania, gdy faktyczne możliwości techniczne są takie, że jest możliwość realizacji tej infrastruktury, a jednak jest ona sztucznie blokowana. Teraz, po wejściu w życie nowelizacji, już takich sytuacji nie będzie. W przypadku bezpodstawnej odmowy, na podstawie wykonanej ekspertyzy wspólnota będzie musiała podjąć decyzję i zgodzić się, że infrastruktura, czyli punkt ładowania zostanie zainstalowany.

Pozytywnie oceniamy także zmiany dotyczące procedur przyłączeniowych, związanych zwłaszcza z infrastrukturą ogólnodostępną, aczkolwiek wskazujemy, że jeśli chcemy mówić o szybkim rozwoju elektromobilności, zwłaszcza o szybkim rozwoju stacji wysokiej mocy – a za wysoką moc powinniśmy uznawać stacje o mocy minimum 100–150 kW – konieczne są zmiany w obszarze procedur przyłączeniowych, bo obecnie one potrafią trwać latami. To jest bardzo trudny obszar. Obszar związany z energetyką. Ale bez niego będziemy bardzo długo czekać na te stacje, które są nam najbardziej potrzebne, gdy chcemy dojechać z Warszawy do Poznania, do Szczecina czy do Krakowa. Zatem to jest obszar, nad którym jeszcze musimy zdecydowanie popracować.

Neutralnie oceniamy to, co dopiero będziemy w stanie ocenić już w trakcie funkcjonowania nowelizacji, to strefy czystego transportu. Nasza neutralna ocena ma swój bagaż doświadczeń wynikających z ustawy z 2018 r. Wtedy przepisy ustawowe były w pewnym stopniu martwe. Dlaczego martwe? Dlatego, że doprowadziły do tylko jednej próby powołania strefy czystego transportu, która zakończyła się fiaskiem. Oczywiście, mamy nadzieję, że zarówno administracja centralna przygotowując te przepisy, a zwłaszcza administracja lokalna, będą faktycznie zainteresowane ich implementacją. Jeśli chodzi o kwestie związane z infrastrukturą tankowania wodoru, także tutaj ocena jest neutralna, bo dopiero na podstawie faktycznych doświadczeń pierwszych stacji tankowania wodoru będzie można ocenić, jak te przepisy funkcjonują w praktyce. Ocena negatywna dotyczy opłat związanych z ewidencją infrastruktury paliw alternatywnych. Są to kolejne opłaty, które pojawiają się dodatkowo. Operator ogólnodostępnych stacji ładowania będzie musiał je ponosić. Na szczęście w toku konsultacji społecznych te opłaty zostały znacznie zmniejszone.

Niemniej jednak każda kolejna opłata, którą musi ponosić operator ogólnodostępnej stacji ładowania w sytuacji, gdy cały czas do tego biznesu dokłada, bo samochodów mamy na rynku bardzo mało, musi być przez nas oceniana negatywnie. Także negatywnie oceniamy mechanizm interwencyjny. To jest transpozycja dyrektywy 944. Dlaczego oceniamy to negatywnie? Dlatego, że od samego początku byliśmy przeciwnikami tzw. mechanizmu interwencyjnego, czyli mechanizmów, w których operatorzy systemów dys-

trybucyjnych w sytuacji, gdy rynek nie zrealizował wystarczającej liczby punktów ładowania w danej aglomeracji, mieli wziąć na siebie ciężar realizacji brakujących punktów. Mechanizm miał zostać zakończony 31 marca br. Z doświadczeń faktycznych wiemy, że w bardzo wielu przypadkach to się nie udało. A teraz – w związku z implementacją dyrektywy – te obowiązki już nie są dłużej nakładane na operatorów systemów dystrybucyjnych. Te obowiązki już nie są dłużej nakładane na operatorów systemów dystrybucyjnych, bo mówiąc w bardzo dużym skrócie, operator systemu dystrybucyjnego nie może być zaangażowany w rozwój infrastruktury ładowania. W związku z tym wiele samorządów zostaje z planem, który nie ma realizatora. Efektem tego jest zbyt mała liczba punktów ładowania w Polsce.

To, nad czym chcielibyśmy jeszcze dodatkowo się pochylić i mamy nadzieję, że w ramach prac podkomisji będziemy mogli wspomóc dyskusję, to kwestie, które pojawiają się w innych aktach prawnych, chociażby w prawie budowlanym. W ubiegłym roku pojawiły się negatywne zmiany dla elektromobilności, które wiązały się z koniecznością zgłoszenia budowy stacji ładowania. Wcześniej był to obowiązek sporządzenia planu sytuacyjnego, co znacznie przyspieszało – w skrajnych przypadkach nawet o 6 miesięcy – proces realizacji inwestycji w obszarze stacji ogólnodostępnych. Także bardzo ważny obszar, to zwiększenie progu maksymalnego wagi pojazdu napędzanego paliwami alternatywnymi z 3,5 do 4,25 t. To jest związane z usługami dostawczymi. Jeśli chcemy, żeby one się rozwijały jako usługi zeroemisyjne, musimy zapewnić, żeby te samochody były cięższe, bo cięższa jest bateria. Żeby utrzymać ładowność na tym samym poziomie, musimy zwiększyć wagę maksymalną pojazdu. To jest przepis, który jest z sukcesem stosowany w innych państwach europejskich.

Było bardzo blisko tego, żeby stał się projektem procedowanym w Polsce. Niestety w ostatnim momencie został wykreślony. Apelowalibyśmy, żeby został przywrócony, bo nie budzi żadnych wątpliwości, a daje faktycznie możliwość, żeby logistyka się rozwijała. Logistyka zeroemisyjna. Chcielibyśmy także wrócić do dyskusji związanych ze zwolnieniami pojazdów elektrycznych z opłat, zwłaszcza pojazdów dostawczych. Jeśli chcemy namawiać operatorów, żeby decydowali się na zakup czy użytkowanie ciężkich samochodów elektrycznych, musimy zaplanować pakiet benefitów, z których będą mogli korzystać, bo samo rozwiązanie zeroemisyjne jest jeszcze dużo droższe niż konwencjonalne. I na sam koniec już absolutnie 3 ostatnie slajdy. Jak obiecywałem, 2 *case study*, żeby pokazać coś, co robimy dobrze. Na pewno bardzo dobrze wygląda obszar transportu zbiorowego. Dlaczego on wygląda tak dobrze? Dlatego, że mamy 3 filary, które wspólnie się wspierają.

Po pierwsze, mamy legislację, która wymusza na samorządach, na operatorach komunikacji zbiorowej to, żeby flota była coraz bardziej zelektryfikowana. Minima cały czas rosną. Obecnie jesteśmy na poziomie 5%, ale w 2028 r. dojdziemy do poziomu 30%, a nawet więcej. Z drugiej strony mamy zapewnione to, czego brakuje w obszarze transportu osobowego czy dostawczego i w obszarze infrastruktury. Mamy zapewnione finansowanie. To finansowanie doskonale funkcjonuje. Ono jeszcze kilka lat temu było finansowaniem związanym głównie z Unią Europejską. Teraz jest finansowaniem związanym z funkcjonowaniem Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Widać, że jest wielka potrzeba. Myślę, że pan prezes Lorkowski zna te liczby doskonale. Mogę tylko z pamięci powiedzieć, że program, który miał trwać chyba 3 czy 4 miesiące, został zakończony po 2 tygodniach w związku z bardzo dużym zainteresowaniem tymi środkami. Mam nadzieję, że ta polityka będzie kontynuowana.

I wreszcie przemysł. Przemysł, który w Polsce rozwija się bardzo dynamicznie. Mamy w Polsce producentów, którzy są europejskimi liderami. To jest „Solaris". To jest Volvo. Zaczął produkcję autobusów elektrycznych MAN. Ma plany i już też ma tour po Polsce ARP ze swoim autobusem. Są plany innych przedsiębiorstw. Myślę, że już niedługą ujrzą one światło dzienne. To jest także ekosystem, stacje ładowania, systemy bateryjne, systemy pantografowe. To jest rynek, który w Polsce rozwija się w sposób zdrowy, dzięki czemu 20% udziału w rynku, to udział w europejskim rynku tylko i wyłącznie „Solarisa". Do tego powinniśmy doliczyć także innych graczy. Można dodać, że Volvo ma europejską centralę autobusową właśnie pod Wrocławiem w Polsce.

Drugi obszar, który się bardzo dobrze rozwija, ale wymaga naszego wsparcia i to bardzo mocnego, to obszar baterii litowo-jonowych. Ostatnio bardzo często słyszymy, że Polska jest liderem, że jest nr 1 w eksporcie baterii litowo-jonowych. To jest rzeczywiście prawda, ale jest to związane z tylko jednym przedsiębiorstwem – LG Energy Solution. To jest przedsiębiorstwo, które już teraz ma największy zakład produkcyjny. Ten zakład jeszcze będzie powiększany, co gwarantuje to, że 2025 r. będziemy na bardzo wysokim miejscu zarówno w produkcji światowej, jak też w produkcji europejskiej, ale musimy pamiętać, że musimy rozwijać także obszar wokół LG czy obok LG. Zatem musimy być otwarci na innych producentów baterii litowo-jonowych, na innych producentów komponentów baterii litowo-jonowych, na obszar recyclingu tych baterii po to, żeby Polska rzeczywiście stała się centrum europejskim w bateriach litowo-jonowych, a to nie jest wcale tak oczywiste.

Praktycznie wszystkie państwa i z naszego regionu i z Europy Zachodniej walczą o to, żeby stać się tutaj jak najbardziej aktywnym graczem. To jest obszar, w którym wszyscy chcą rosnąć, więc tu też powinniśmy włożyć jeszcze bardzo dużo pracy, żeby aktywnie zabiegać o to, żeby przedsiębiorstwa zagraniczne inwestowały w Polsce. Przykładem jest tutaj LG. Przykładem jest Johnson Matthey. Przykładem jest Nordbolt. Ważne jest, żebyśmy także pracowali w Polsce nad własnym pomysłem na rynek baterii, który byłby w stanie zaangażować nasze ośrodki analityczne, edukacyjne i naszych przedsiębiorców, bo przecież tu potencjał jest ogromny.

Bardzo dziękuję za uwagę. Bardzo przepraszam, że prezentacja trwała dłużej niż 20 minut, ale mam nadzieję, że stanowiła interesujący wstęp do dalszej dyskusji.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Bardzo dziękuję, panie dyrektorze. Rzeczywiście myślę, że są to informacje, które na początku działania naszej podkomisji są bardzo istotne. Jak obiecałem, wszystkim państwu prześlemy tę prezentację, bo to jest element określenia miejsca, w którym jesteśmy i ewentualnych wyzwań, które stoją przed nami. Jeśli chodzi o ostatni slajd, to rzeczywiście w długi weekend miałem przyjemność widzieć tę fabrykę. To rzeczywiście robi wrażenie – i ta rozbudowa, i chyba dodatkowe 10 tys. miejsc pracy. To świadczy o tym, że rzeczywiście, jeżeli chodzi o kwestie związane z bateriami niewątpliwie będziemy potęgą. Po tej prezentacji jest jeden szczegółowy problem, a mianowicie liczba stacji. Jeżeli nie ma gdzie naładować samochodu elektrycznego, to bez sensu jest go kupować. W mojej ocenie, to nie może być tylko zabawka, która stoi w garażu. Ale o tym – oczywiście – będziemy dyskutować.

Bardzo poprosiłbym pana dyrektora Bylińskiego, żeby krótko powiedział o sprawach legislacyjnych. Prosiłbym też o informacje, bo jest wiele dyrektyw unijnych – jeżeli to byłoby możliwe, bo dzisiaj jesteśmy ograniczeni, a jeżeli nie, to poprosiłbym na piśmie – które z tych dyrektyw już zostały implementowane do polskiego prawa i co jest jeszcze przed nami, żebyśmy widzieli skalę problemu legislacyjnego, który jest związany z rozwojem elektromobilności. Później poprosiłbym pana prezesa Lorkowskiego, żeby krótko powiedział, jakie działania planuje narodowy fundusz na następne lata, jeżeli chodzi o rozwój elektromobilności. Proszę bardzo, panie dyrektorze.

Dyrektor departamentu MKiŚ Szymon Byliński:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panowie posłowie, myślę, że w takim razie zacząłbym od takiej kwestii, że nie mam takiej ładnej prezentacji, jak pan Mazur. Oczywiście, jeżeli będzie trzeba coś uszczegółowić, to zrobimy to i uszczegółowimy informacje, które dzisiaj przekażemy. Rozpocząłbym od informacji dotyczących tego, na czym pan przewodniczący zakończył, czyli od informacji dotyczących legislacji europejskiej. Na dziś, jeśli chodzi o obecnie obowiązujące regulacje, są one już wdrożone, jak dyrektywa o paliwach alternatywnych albo są w trakcie wdrażania. Tutaj jest dyrektywa o czystych pojazdach czy dyrektywa o efektywności energetycznej budynków. Te dwie dyrektywy są właśnie wdrażane przy pomocy obecnego projektu nowelizacji ustawy o elektromobilności. Natomiast Komisja Europejska przedstawiła pakiet mobilności, w którym zawarła wiele aktów związanych z rozwojem niskoemisyjnego czy zeroemisyjnego transportu. To jest pakiet, który z jednej strony dotyczy środków transportu. Tutaj

np. będzie rozporządzenie związane z emisyjnością dwutlenku węgla przez pojazdy osobowe, które określi nowe limity i rozporządzenie przedstawiające pod dyskusje kwestie nowej normy Euro 7.

Do tego szykuje się komisja. Z drugiej strony mamy to, o czym też była dzisiaj dyskusja. Dyrektywa o paliwach alternatywnych ma zostać poddana rewizji. Mają zostać stworzone nowe przepisy związane z rozwojem infrastruktury paliw alternatywnych w Europie. Z konkluzji raportu audytorów unijnych wynika, że rewizja dyrektywy powinna zmierzać w stronę obowiązkowych celów w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, czyli stacji ładowania, stacji gazu ziemnego oraz w zakresie prowadzenia działań, które mają rozwinąć stacje ładowania na obszarach, w których jest niższy dochód na mieszkańca, które są w pewien sposób wykluczone komunikacyjnie. W tę stronę dyrektywa będzie zmierzać. Tak naprawdę czekamy na nowy projekt dyrektywy, który ma się pojawić w połowie tego roku. Będziemy ją negocjować właśnie pod kątem osiągnięcia nowych celów. Dyrektywa dotyczy nie tylko infrastruktury dla pojazdów, ale również stacji ładowania dla statków. Obejmie również samoloty i różne rodzaje transportu, w których szeroko rozumiane paliwa alternatywne, czyli energia elektryczna, gaz ziemny i biopaliwa mogą być wykorzystane.

Rzeczywiście wydaje się, że ten kierunek rozwoju w stronę transportu zero i niskoemisyjnego zostanie jeszcze bardziej podkreślony. Zostaną wyznaczone bardzo ambitne cele. To też widać po pakiecie „Fit for 55", czyli również po pakiecie dokumentów związanych z transformacją energetyczną, jak i z transformacją transportu w stronę transportu zeroemisyjnego. Teraz przyszedł mi do głowy jeszcze jeden ważny akt, który również będzie tego dotyczył, czyli dyrektywa o opodatkowaniu wyrobów energetycznych. Będzie ona preferowała wyroby czy produkty energetyczne, które będą wykorzystywać odnawialne źródła energii. Transformacja w Unii Europejskiej zmierza w stronę niskoemisyjnych źródeł energii i środków transportu. Będziemy musieli to implementować. Na razie, jeżeli chodzi o nowe akty prawne, będzie dokonywana ich rewizja. W ramach naszego mandatu będziemy negocjować jak najbardziej korzystne zapisy dla Polski.

Natomiast jeśli chodzi o zmiany prawne w projekcie ustawy, obecnie rzeczywiście procedujemy zmiany w ustawie o elektromobilności. Obecnie jesteśmy na etapie Stałego Komitetu Rady Ministrów. Ustawa była bardzo szeroko konsultowana z różnymi organizacjami i podmiotami. Rzeczywiście powiedziałbym, że nasza współpraca z Polskim Stowarzyszeniem Paliw Alternatywnych i z panem dyrektorem Mazurem jest z mojej perspektywy modelowa. To jest taka współpraca organizacji trzeciego sektora i administracji. Natomiast w ramach uzgodnień i konsultacji wiele innych podmiotów również zabierało głos. Można powiedzieć, że obecny projekt ustawy, to taki kompromis różnych spojrzeń na rozwój elektromobilności. Musimy pamiętać o tym, że PSPA reprezentuje branżę elektromobilności. Natomiast są inne branże i inne podmioty czy stowarzyszenia, które widzą trochę inaczej rozwój elektromobilności wskazując na charakter rynku energetycznego, na pewne ograniczenia związane z dochodami Polaków.

Na to, że nie na wszystkie rozwiązania, które są stosowane obecnie w Europie Zachodniej jesteśmy gotowi. Obecny projekt ustawy jest kompromisem różnych poglądów i różnych spojrzeń na tego typu rzeczy. Zasadnicze zmiany, które wprowadzamy do projektu – to było po części omawiane – to zmiany dotyczące ustanawiania stref czystego transportu. Rzeczywiście, obecne przepisy nie działają. Samorządy niezbyt chętnie je stosują. W pierwszym projekcie, który został skierowany do uzgodnień i konsultacji, strefy miały być obowiązkowe dla wszystkich miast mających powyżej 100 tys. mieszkańców od 2028 r., o ile dobrze pamiętam. Natomiast właśnie w wyniku konsultacji i zgłoszonych uwag odeszliśmy od obowiązkowości stref. Daliśmy więcej elastyczności radom gmin przy określaniu zasad funkcjonowania takich stref. Natomiast wprowadziliśmy obowiązek utworzenia stref w tych gminach mających powyżej 100 tys. mieszkańców, w których występuje przekroczenie stężenie zanieczyszczenia dwutlenkiem azotu.

Jeśli chodzi o zanieczyszczenia z transportu można powiedzieć, że globalnie najbardziej zmagamy się z CO_2, natomiast lokalnie najbardziej dokuczliwym zanieczyszczeniem z transportu jest właśnie dwutlenek azotu. Wprowadzamy nowe rozwiązania dotyczące limitów amortyzacji pojazdów spalinowych oraz niskoemisyjnych. Przede wszyst-

kim obniżamy limit amortyzacji dla pojazdów emitujących więcej niż 50 CO_2 na kilometr od 1 stycznia 2026 r. z obecnych 150 tys. do 100 tys. zł. To ma zachęcić przedsiębiorców do zakupu pojazdów elektrycznych czy pojazdów niskoemisyjnych zamiast pojazdów spalinowych. To już było mówione, że wprowadzamy kwestie związane z rozwojem gospodarki wodorowej. Implementujemy 2 dyrektywy do polskiego porządku prawnego.

Natomiast w kwestii problemów, które podniósł pan Maciej Mazur, w zakresie rozwoju stacji ładowania w budynkach prywatnych, rzeczywiście wprowadzamy tutaj ułatwienia oraz kwestie związane z tym, że jeżeli użytkownik pojazdu będzie chciał zainstalować prywatny punkt ładowania, będzie potrzebował zgodę wspólnoty. Ale ułatwiamy to wprowadzając taką procedurę, żeby instalacja punktów ładowania nie była blokowana. W zakresie ekspertyzy, czy taki punkt ładowania może być zainstalowany, wprowadzamy taki przepis, że nie będzie obowiązku wykonywania tej ekspertyzy tylko w przypadku, gdy instalacja elektryczna budynku będzie przystosowana i zaprojektowana po to, aby użytkować punkty ładowania w budynku. To wynika też z uwag z uzgodnień międzyresortowych. Np. Straż Pożarna zwracała uwagę, że często instalacje elektryczne nie są przystosowane do instalacji punktów ładowania, gdyż to może spowodować pożary. Może spowodować awarie, więc jednak będzie lepiej, aby taka ekspertyza została przeprowadzona przez inżyniera, przez fachowca, który określi, jak ta instalacja ma wyglądać. To tutaj wprowadzamy.

W zakresie tych 4 postulatów, które były przedstawione na końcu, przy zmianach w prawie budowlanym, jesteśmy świadomi tego problemu. To jest chyba kwestia legislacyjna, ale wydaje nam się powrócimy do tego brzmienia, żeby można było budować punkty ładowania dokonując tylko zgłoszenia. W zakresie prawa energetycznego jest postulat, żeby operatorzy mogli budować przyłącza. To jest bardzo duża zmiana systemowa, gdyż przyłącze jest częścią sieci dystrybucyjnej i z tym łączą się pewne obowiązki dla operatorów sieci dystrybucyjnej. Ale tutaj też rozmawiamy. Być może uda się znaleźć jakieś rozwiązanie. To chyba tyle. Jeżeli jeszcze do czegoś się nie odniosłem…

Jeszcze mógłbym się odnieść do kwestii związanych z mechanizmem interwencyjnym. Rzeczywiście, odchodzimy od mechanizmu interwencyjnego. Nie mam tak mocnego przekonania, jakie ma pan dyrektor, że ten mechanizm był zły. Może on zacząłby funkcjonować z opóźnieniem, gdyż jednak w Polsce wyznaczyliśmy sobie cel, jakim było ponad 7 tys. punktów ładowania. Te punkty nie zostały wybudowane. Ten mechanizm miał spowodować, że osiągniemy cele, które sobie wyznaczyliśmy. Z uwagi na to, że prawo europejskie poszło w taką stronę, żeby oddzielić własność punktów ładowania od bycia operatorem sieci dystrybucyjnej, musimy od tego mechanizmu odejść. Natomiast nie odchodzimy od niego całkowicie. Plany, które stworzyły gminy, na pewno będą mogły być wykorzystane przy dofinansowaniu budowy infrastruktury ładowania. Ale o tym pewnie powie więcej pan prezes Lorkowski. Chcemy wykorzystać tę pracę, którą wykonały samorządy, żeby zaplanować stacje ładowania w swoich gminach.

W zakresie opłat związanych z elektroniczną informacją paliw alternatywnych, to rzeczywiście wprowadzamy takie opłaty, ale one mają tylko wyrównać koszty funkcjonowania systemu. To znaczy, koszt funkcjonowania systemu wynosi chyba ok. 300 tys. zł. Operatorzy mają płacić tylko takie stawki, żeby ten koszt był wyrównany. Urząd Dozoru Technicznego nie będzie na tym zarabiał. Jeżeli dobrze pamiętam, taka opłata, to jest chyba 10 zł od stacji ładowania, więc to nie są duże pieniądze. Natomiast trzeba zwrócić uwagę, że jeśli chodzi o elektroniczną informację paliw alternatywnych, Polska jest tu swego rodzaju liderem. Mamy taką publiczną ewidencję. W niewielu krajach to jest publiczna informacja, która funkcjonuje i daje informacje użytkownikom. Oczywiście, to jest początek, więc pewne funkcjonalności jeszcze nie działają czy wymagają poprawy. Użytkownicy, którzy będą korzystali z mapy stworzonej przez urząd, będą mieli pewność, że infrastruktura, a której skorzystają, jest bezpieczna. Będą mieli informacje o cenie.

W większości państw europejskich tego rodzaju informacją zajmują się prywatne organizacje, więc operatorzy i tak ponosiliby taki koszt. Wydaje się nam, że lepiej, żeby to jednak była organizacja publiczna ze względu na interes konsumentów. To tyle z mojej strony. Jeżeli są jakieś pytania, to oczywiście chętnie odpowiem. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję, panie dyrektorze. Proszę teraz pana prezesa Lorkowskiego o krótką informację dotyczącą działań NFOŚiGW w tym zakresie. Później przejdziemy do dyskusji i oddam głos panom posłom. Jeżeli będą jakieś pytania, to proszę bardzo. Proszę, panie prezesie.

Zastępca prezesa zarządu NFOŚiGW Artur Lorkowski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, w imieniu narodowego funduszu chciałem państwa powitać. Jestem osobą, która nadzoruje działania w zakresie elektromobilności z ramienia zarządu narodowego funduszu. Pracując bardzo ściśle z Ministerstwem Klimatu i Środowiska realizujemy projekty finansowe, których celem jest wsparcie elektromobilności w Polsce. Podstawą działania narodowego funduszu jest prawo ochrony środowiska, które od października ubiegłego roku, od 2020 r., dokonało korekty Funduszu Niskoemisyjnego Transportu. Fundusz ten został zamieniony na zobowiązanie wieloletnie w ramach narodowego funduszu, co umożliwia nam podejmowanie działań finansowych oraz daje nam dość stabilną perspektywę finansowania rozwoju elektromobilności w Polsce do 2030 r.

Do 2035 r. narodowy fundusz będzie dysponował kwotą, którą szacujemy na ok. 3,2 mld zł, na rozwój elektromobilności. Mamy nadzieję, że ta kwota będzie ulegała zwiększeniu poprzez przeznaczenie środków z funduszy unijnych w ramach nowej perspektywy finansowej. Tak dzieje się np. w zakresie Krajowego Planu Odbudowy, w którym kolejne ponad 3 mld zł przewidziane są na rozwój transportu publicznego. Liczymy na to, że również inne źródła finansowania, jak np. nowy program operacyjny, ale również Fundusz Modernizacyjny, narodowy fundusz będzie mógł wykorzystywać do działań związanych z rozwojem elektromobilności. To, co dzisiaj na pewno mamy w swojej kieszeni, to środki w wysokości 3,2 mld zł, które zostały zaplanowane na działania w 4 obszarach.

Bardzo krótko powiedziałbym o 4 obszarach, którymi dzisiaj się zajmujemy. Pierwszy obszar, to edukacja i informacja. Należy się spodziewać, że od początku lipca ruszą animowane przez NFOŚiGW projekty edukacyjne i informacyjne na temat elektromobilności, rozwoju elektromobilności i znaczenia elektromobilności, próbujące przybliżyć dylematy związane z elektromobilnością przeciętnym konsumentom transportu. Z punktu widzenia narodowego funduszu są to działania niezwykle istotne, które mają podnosić świadomość wyzwań, ale też korzyści płynących z elektromobilności. Dlatego inwestujemy te pieniądze w pierwszej kolejności po to, żeby przygotowywać rynek na bardziej dynamiczny rozwój rynku elektromobilności w Polsce.

Drugim obszarem jest transport publiczny. Tu rozpocząłbym od programu „Gepard”. Jest to program, który narodowy fundusz razem z samorządem województwa śląskiego skierował do śląskich samorządów. Tam, gdzie problemy zanieczyszczenia powietrza są najboleśniejsze. Przekładem efektywnego działania narodowego funduszu niech będą umowy podpisane z samorządami województwa śląskiego na wymianę taboru autobusowego w śląskich miastach. Dzisiaj w mediach mamy już informacje na temat rozstrzygania przetargów w tym zakresie. To są przykłady bardzo pozytywnych działań ze strony narodowego funduszu. Drugim przykładem dotyczącym transportu publicznego jest wsparcie, którego narodowy fundusz udziela samorządom wiejskim na elektryfikację pojazdów dowożących dzieci do szkół. Zrobimy to w ramach programu „Kangur”. W przyszłym tygodniu będziemy mieli uroczystość podpisania umów dotyczących 22 wniosków 16 samorządów. Mamy nadzieję, że to będzie kolejna porcja wsparcia, którego narodowy fundusz udzieli małym wiejskim samorządom po to, żeby pokazywać możliwość rozwoju transportu zeroemisyjnego nie tylko w miastach, ale również poza miastami.

Oczywiście, najbardziej efektywny pod względem ekologicznym, jeżeli weźmiemy pod uwagę koszt uzyskiwania efekty ekologicznego mierzonego redukcją emisji CO_2 oraz pyłów, jest transport miejski. Dlatego narodowy fundusz w 2020 r. rozpoczął program „Zielony transport publiczny”, w ramach którego wpłynęły wnioski na zakup ponad 400 autobusów. Przy czym chcę podkreślić, że połowę wartości tych wniosków obej-

mują wnioski na autobusy wodorowe. To jest zupełnie nowy trend, który ujawnił się w zakresie rozwoju transportu zeroemisyjnego. Oprócz autobusów elektrycznych mamy przynajmniej 3 bardzo poważne wnioski na zakup autobusów wodorowych, co świadczy o tym, że polskie samorządy podejmują nie tylko wyzwanie elektryfikacji, ale już również wodoryzacji transportu publicznego.

Obecnie jesteśmy na etapie negocjacji z samorządami, które zgłosiły aplikacje w ramach naboru, który był realizowany w styczniu. Mamy nadzieję, że w najbliższym tygodniu uda się nam te negocjacje zakończyć. Już na czerwcowym posiedzeniu rady nadzorczej narodowego funduszu mamy nadzieję na uzyskanie akceptacji dla 3 pierwszych umów. Po to, żeby sukcesywnie i płynnie samorządy mogły przechodzić do fazy zamówień publicznych. I po to, aby w sposób równomierny mogły rozkładać się zamówienia w polskim przemyśle. Z naszego punktu widzenia jest to niezwykle ważny element wsparcia polskich producentów i lokalnego kontentu w zakresie rozwoju elektromobilności. To, co jest istotne. Mam nadzieję, że również w czerwcu rada nadzorcza przyjmie modyfikacje „Zielonego transportu publicznego", czyli tego programu, który uruchomiliśmy w ubiegłym roku. Modyfikacje, które będą służyły zapewnieniu zgodności tego programu z celami KPO, ponieważ chcielibyśmy ostatnią i kolejne edycje tego programu móc refundować z KPO. W tym celu zostaną dokonane dosyć istotne zmiany.

Mam nadzieję, że te zmiany będą ogłaszane już na początku lipca po to, żebyśmy mogli przeprowadzić konkurs i nowy nabór konkursowy jeszcze jesienią tego roku. Pewnie ponownie z terminem rozstrzygnięcia gdzieś w styczniu, na początku przyszłego roku. Czyli przyjąć nową porcję projektów tak istotnych dla polskich samorządów, które oczekują wsparcia w zakresie rozwoju zeroemisyjnego transportu publicznego. Zmiany, o których wspomniałem, przede wszystkim będą miały na celu koncentrację wsparcia na małych i średnich miastach. One będą preferowane, jeżeli chodzi o intensywność ich wsparcia. Będziemy również oferowali preferencje miastom, które podlegają procesom wykluczenia społeczno-gospodarczego. To jest niezwykle ważny obszar zapewniania spójności terytorialnej, która po COVID-zie jest tym bardziej istotna.

Po trzecie, będziemy również wspierali te miasta, które są na terenach pogórniczych. Po to, aby podkreślać wsparcie narodowego funduszu dla jakże istotnego procesu transformacji regionów pogórniczych. Będą również wsparte preferencje dla 4 aglomeracji. Dla tych aglomeracji, w których dzisiaj obserwujemy znaczące przekroczenia NOx, których głównym źródłem pochodzenia jest oczywiście transport miejski. To są nasze cele. W ramach postępowania konkursowego będziemy preferowali projekty czy trasy przejazdu autobusów, które są związane ze ścisłą zabudową miejską, żeby wsparcie publiczne koncentrować na tych miejscach, w których w istotny sposób możemy poprawić jakość powietrza w miastach. Będziemy również preferowali te projekty, które będą wpuszczały autobusy kupowane ze wsparciem narodowego funduszu do stref czystego transportu. Po to, żeby zapewnić spójność z działaniami legislacyjnymi, o których mówił pan dyrektor Byliński i aby dawać samorządom dodatkowe zachęty finansowe do tego, żeby strefy czystego transportu były powoływane.

Oprócz wsparcia transportu miejskiego będziemy wspierali również transport pozamiejski, tzw. transport dojazdowy do miast. To jest związane z realizacją tych oczekiwań, o których mówił pan Byliński, w zakresie niwelowania zjawiska wykluczenia transportowego. Wobec tego będziemy mieli również ofertę – mam nadzieję, że już od lipca – dla tych samorządów, które chcą inwestować w transport pozamiejski, podmiejski, dojazdowy do lokalnych centrów życia społeczno-gospodarczego po to, żeby również tego typu projekty mogły uzyskiwać wsparcie ze środków narodowego funduszu. To jest zakres transportu publicznego. To jest drugi filar z punktu widzenia narodowego funduszu. Dzisiaj jest to filar absolutnie priorytetowy. Niemniej jednak będziemy chcieli, żeby nasze wsparcie obejmowało dodatkowo jeszcze 2 elementy. Pierwszym elementem jest infrastruktura ładowania. Mamy gotowy program priorytetowy, którego celem jest udzielanie wsparcia dla rozwoju ogólnodostępnych oraz nieogólnodostępnych stacji ładowania oraz stacji tankowania wodoru.

Jeżeli chodzi o warunki finansowe, które będzie oferował narodowy fundusz, warunki te są dzisiaj przedmiotem kończących się już uzgodnień z Komisją Europejską. Jesteśmy

na finalnym etapie dyskusji po to, aby móc w formie programu pomocowego uzgodnionego z Komisją Europejską udzielać wsparcia przedsiębiorcom, którzy chcą świadczyć usługi ładowania oraz tankowania wodoru. Akceptacja Komisji jest tutaj niezbędnym warunkiem. Po kilku miesiącach uzgodnień mam nadzieję, że w najbliższym czasie będziemy gotowi, żeby ten gotowy już program priorytetowy przekazać naszym beneficjantom. Program przewiduje wsparcie w wysokości 800 mln zł. To jest całościowy budżet tego programu. Będziemy chcieli udzielać wsparcia z preferencjami dla stacji ogólnodostępnych. Ale również będziemy wspierać stacje nieogólnodostępne. W tym będziemy udzielać wsparcia wspólnotom i spółdzielniom mieszkaniowym. To też będzie spójne z tymi działaniami legislacyjnymi, które podejmuje Ministerstwo Klimatu i Środowiska, żeby na poziomie regulacyjnym umożliwić powstawanie nieogólnodostępnych punktów ładowania we wspólnotach i spółdzielniach mieszkaniowych.

Po drugie, będziemy preferowali wsparcie na obszarach poza dużymi aglomeracjami względem tych, które będą realizowane w dużych aglomeracjach z uwagi na nierównomierne rozprzestrzenienie aut elektrycznych, a więc również popytu na usługi ładowania. Narodowy fundusz wyżej będzie wspierał te tereny i te inwestycje, które będą lokalizowane na obszarach o niższym popycie, żeby wypełniać lukę projektów, które nie spinają się z uwagi na brak realizacji usług ładowania. Po prostu ze względu na brak samochodów na terenach poza dużymi aglomeracjami miejskimi. Po trzecie, będziemy udzielali preferencji stacjom szybkim, rozumianym jako stacje powyżej 150 kW. Nie będziemy w ogóle finansowali stacji poniżej 22 kW. Mam nadzieję, że te stacje – najczęściej przydomowe – będą finansowane w nowej odsłonie programu „Mój prąd". Dodatkowo, oprócz wsparcia dla operatorów stacji ładowania, przewidujemy odrębny program priorytetowy dla operatorów systemu dystrybucyjnego wspierający infrastrukturę rozwoju przyłączy do stacji ładowania. To jest problem, który jest nam sygnalizowany przez operatorów systemu dystrybucyjnego.

Mam nadzieję, że w połowie czerwca dostaniemy uzgodnienie z Komisją Europejską oraz z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym pozwalające na rozpoczęcie tego programu. Wydaje nam się, że to jest bardzo dobre uzupełnienie oraz działanie komplementarne, żeby wspierać nie tylko powstawanie samych stacji, ale również rozbudowę przyłączy. Po to, aby takie stacje mogły funkcjonować. Aby takie stacje mogły uzyskiwać zgodę operatorów systemów dystrybucyjnych i uzyskiwać dostęp do elektryczności. Czwartym filarem działania narodowego funduszu i czwartym filarem podejmowania działań jest wsparcie zakupu samochodów elektrycznych. Mieliśmy pilotażowe podejście do tego tematu w ubiegłym roku. Na tej podstawie zebraliśmy sumę pewnych doświadczeń, które pozwoliły nam od jesieni ubiegłego roku również pracować z Komisją Europejską nad przyjęciem i zatwierdzeniem schematu wsparcia zgodnego z zasadami pomocy publicznej, który umożliwiłby narodowemu funduszowi udzielanie wsparcia finansowego na zakup samochodów elektrycznych.

W związku z tym mam nadzieję, że też w nieodległym już czasie, kiedy tylko te uzgodnienia z Komisją Europejską zostaną zakończone, będziemy mogli zaoferować nie tylko osobom fizycznym, jak było w przeszłości, ale przede wszystkim przedsiębiorcom dotacje na zakup samochodów. Proszę pamiętać, że 70–80% zakupu nowych samochodów stanowią zakupy dla biznesu. Będziemy chcieli również przedsiębiorcom zaoferować dotacje na zakup samochodów. Dotacje, które będą musiały uwzględniać uwarunkowania budżetowe narodowego funduszu. Również podkreślamy fakt, że zakup samochodu elektrycznego dzisiaj po prostu zaczyna się opłacać. Luka finansowa, która jest do wypełnienia, jest coraz mniejsza, chociaż należy brać pod uwagę to – to też wynikało z prezentowanych dzisiaj statystyk – że popyt na samochody elektryczne ujawnia się dzisiaj raczej w państwach bogatszych niż Polska.

Wsparcie, którego będzie udzielał narodowy fundusz, będzie raczej pokryciem pewnej różnicy dochodowej, żeby móc uzasadniać poprzez rozwój rynku samochodów elektrycznych i zwiększone zakupy samochodów elektrycznych również rozwój infrastruktury ładowania, bo te dwa procesu musimy widzieć jako prowadzone równolegle. Będziemy chcieli udzielać wsparcia na szeroki katalog pojazdów. Nie tylko na pojazdy osobowe, czyli pojazdy kategorii M1, ale również busy i mikrobusy kategorii M2, samochody dostawcze

N1 oraz tzw. pojazdy ostatniej mili. Mamy nadzieję, że te ostatnie będą służyły wsparciu sektora logistyki i transportu. Dokonujemy również pewnych modyfikacji warunków wsparcia wyciągając wnioski z pilotaży, które odbyły się w ubiegłym roku. Mam nadzieję, że – jak powiedziałem – zaraz po uzgodnieniu z Komisją Europejską warunków udzielania pomocy publicznej w tym zakresie, będziemy mogli uruchomić takie wsparcie. Będziemy mogli zaoferować takie wsparcie beneficjantom biznesowym, ale również osobom prywatnym. To jest działanie, które będziemy realizowali w najbliższym czasie. Panie przewodniczący, to tyle ze strony narodowego funduszu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję bardzo, panie prezesie. Od razu mam taką prośbę. Poprosilibyśmy, bo myślę, że członkom podkomisji też będzie to potrzebne, o informacje na piśmie o tym, jak narodowy fundusz planuje rozdysponować te 3,2 mld zł do 2025 r. Poprosilibyśmy też pana dyrektora Bylińskiego, żeby przedstawił krótką informację dotyczącą zapisów w sferze elektromobilności w KPO, bo tam to się znalazło, jak również, jeżeli chodzi o środki z budżetu państwa na 2021 r. Czy są środki na tę sferę w budżecie państwa, które są dysponowane poprzez narodowy fundusz lub bezpośrednio z budżetu?

Szanowni państwo, otwieram dyskusję. Pojawił się pan poseł Poncyljusz, który jest tutaj z nami. Już wcześniej sygnalizował, że chciałby zabrać głos. Tak że oddaję głos. Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Paweł Poncyljusz (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Uważam, że trochę za dużo grzybów w jednym barszczu. Już do samej prezentacji pana dyrektora Mazura jest dużo komentarzy, które należałoby uwzględnić. Jeśli chodzi o pana dyrektora Bylińskiego – zaraz jeszcze wrócę do prezentacji PSPA – mówi pan, że jesteśmy na bieżąco ze wszystkimi dyrektywami. Nie wiem, jak patrzeć, żeby spojrzeć panu głęboko w oczy. Ale nie mówi pan całej prawdy. Dlatego, że dobrze pan wie, że jest dyrektywa, o której mówił przedstawiciel PSPA, a mianowicie dyrektywa dotycząca zwiększenia tonażu samochodu do 4,2 t dla kierowców z prawem jazdy kategorii B. Zadawałem państwu pytanie w tej sprawie kilka miesięcy temu i zostałem kompletnie zignorowany. Odpowiedziano na takiej zasadzie, że kiedyś coś tam zrobimy. Dobrze pan wie, że ta dyrektywa obowiązuje i powinna być implementowana. W iluś krajach już jest implementowana.

Oczywiście, problem jest taki – o czym powiedział pan Mazur – że kierowcy z kategorią ciężarową, czyli z kategorią C, to kierowcy, którzy o wiele drożej kosztują. Kurier z kategorią B jest bardziej dostępny na rynku, jeśli chodzi o prowadzenie takiego pojazdu. Od iluś miesięcy nic państwo nie zrobili, a ta dyrektywa – z tego, co wiem – obowiązuje prawie od 2 lat. Oczywiście, jest ona dość miękko napisana. Ale nie rozumiem, dlaczego nie możemy jako Polska być w tej kwestii obok Niemców czy Holendrów raczej w czołówce, a nie w ogonie. Rozumiem, że jak już nas będą popędzać czy straszyć karami, dopiero wtedy państwo zdecydują się na jakieś zmiany. Co prawda zdaje się, że odpowiadał mi minister infrastruktury, ale traktuję pana jako koordynującego wszystkie sprawy dotyczące elektromobilności w ramach rządu. Jeśli pan mówi, że macie koordynację, że nowa ustawa o elektromobilności jest skoordynowana z innymi resortami, to przypominam, że ta kwestia nie jest załatwiona w polskim prawodawstwie. To jest pierwsza rzecz.

Druga rzecz. Jednak w tej podkomisji będę chciał być również rzecznikiem czegoś, nad czym tylko delikatnie się prześlizgnęliśmy, a mianowicie pojazdów napędzanych na gaz. Mówię tu o LNG. Ta sprawa w elektromobilności jakoś nam umyka. Z drugiej strony, LNG jest sierotą. Jeżeli mówimy o pojazdach dostawczych, tych dużych, o dużym tonażu, perspektywy LNG są szybsze niż elektryków. Jeśli mówimy o transporcie publicznym, powiedzmy sobie, że dzisiaj jest również szansa dla gazu. Przypominam, że autobus gazowy kosztuje w granicach 1 mln zł, a autobus elektryczny kosztuje ok. 2 mln zł. Już nie mówię o wodorze. Rozumiem, że wygodniej jest mówić o czymś, co jest w dalszej perspektywie, w związku z tym nie da się tego zweryfikować w krótkim czasie. Dlatego opowiada się o tym, że będą jakieś autobusy wodorowe, kiedy nie na stacji ładowania. Brakuje stacji ładowania samochodów elektrycznych, a stacje ładowania wodoru to jeszcze bardziej pieśń przyszłości.

Pomyślmy o tym, co jest, bo to dotyczy również dalekiego transportu. Mówię o ciężarówkach. W tej chwili w wielu krajach Europy samochody napędzane CNG i LNG są traktowane inaczej przy opłatach na autostradach. To zaczyna ciążyć polskim kierowcom, polskim transportowcom, bo oni tracą konkurencyjność, ponieważ wjeżdżają na teren Niemiec czy Francji i tam muszą płacić wysokie stawki, kiedy ich konkurenci z Niemiec i Francji, którzy mają instalacje LNG, mają stacje ładowania. Wtedy sprawa inaczej się kształtuje.

Kolejną rzeczą – i to jest, panie przewodniczący, przyczynek do naszej rozmowy na przyszłość – jest takie pytanie, co się w ogóle dzieje z budowaniem stacji przez PSG, bo to ona – Polska Spółka Gazownicza – była zobowiązana do tego, żeby budować te stacje. Tak naprawdę w tych stacjach nic się nie stało. Jeśli ktoś opowiada mi dziś o wodorze, a nie jest w stanie zrobić dobrej sieci, choćby przy głównych autostradach w Polsce ze wschodu na zachód, stacji ładowania gazem, to w ogóle o czym mówimy? O jakim wodorze? Teraz trzeba sobie powiedzieć o transporcie zbiorowym. Nie wiem, jakie są statystyki NFOŚiGW, jeśli chodzi o nabór wniosków. Ile z tego jest elektryków, a ile gazowców? Albo inaczej. Ile w komunikacji publicznej w Polsce jeździ dzisiaj autobusów z napędem gazowym, a ile z elektrycznym?

Moim zdaniem, dzisiaj miast mających około 100 tys. mieszkańców lub mniej, z własnych pieniędzy w ogóle nie stać na kupienie takiego autobusu. Musimy patrzeć na sytuacje, w których miasta mające do 100 tys. mieszkańców kupują z drugiej ręki stare Diesle po to, żeby w ogóle zrealizować cele komunikacji publicznej. Przecież to jest dość powszechne. Pojedźmy gdzieś w interior. Jedźmy do mniejszych miast. Zobaczmy, jaka jest tam flota. To są często floty wycofywane z Holandii, Francji czy Niemiec i kilku innych bogatych krajów zachodnich. Te Diesle u nas lądują. Nie dlatego, że samorządy nie chcą walczyć z emisją gazów cieplarnianych, tylko dlatego, że tych miast nie stać na żadne autobusy elektryczne. Dzisiaj autobusy elektryczne są raczej w dużych miastach. Oczywiście, będziemy mieli jakiś przykład, np. Jaworzna, gdzie ta flota w stosunku do pojazdów spalinowych jest dość duża. Jaworzno zawsze było takim widocznym punktem na mapie.

Co do produkcji, to dzisiaj mamy tu tylko pana dyrektora Bylińskiego. Przepraszam, że mówię, że tylko, bo to jest jakby na wyższym pułapie. Pan Mazur powiedział, że Polska jest liderem, jeśli chodzi o produkcję komponentów dla automotive. Oczywiście, tu jest zgoda. Tylko problem polega na tym, że w 2016 r. pan premier Morawicki ogłosił plan, w którym m.in. zdefiniował ten słynny – z czego się śmieją wszyscy – milion samochodów elektrycznych. Ale on podjął taką propozycję. To wynikało z diagnozy, że Polska ma duży rynek komponentów. Nie własnych samochodów – powiedzmy to sobie uczciwie – tylko komponentów, które są produkowane dla konkretnych koncernów motoryzacyjnych, czy to FIAT, czy to Volkswagen, czy to Opel.

Problem polega na tym, że świat idzie w kierunku elektromobilności. Ale nie mam przekonania, że polskie firmy w tej elektromobilności dużo zrobiły w ostatnich latach dzięki rządowi. To, że dzisiaj PESA jest dzisiaj centrum dla elektrycznych autobusów CAF, bardziej wynika z decyzji Hiszpanów. Przepraszam, nie PESA. Mówię o Bolechowie, czyli o „Solaris”. Zobaczyli, że mają potencjał i po prostu ich kupili. Też dlatego, że NFOŚiGW – wtedy pana Lorkowskiego chyba tam jeszcze nie było – tak tańczył wokół e-busa razem z panią Emilewicz, że 2 kolejne konkursy na e-bus kompletnie się zawaliły. W tym czasie Ursus zbankrutował, a „Solaris” sprzedał się Hiszpanom. Tyle zostało z możliwości budowania elektrycznych autobusów.

Mówią państwo o ARP. Trzymam kciuki za RAFAKO, ale wiem dobrze, że to nie jest prosta rzecz. Gdybyśmy dzisiaj wjechali do tej fabryki i zobaczyli, ile jest tam chińskich komponentów, a ile jest tam „urobku” polskiego, to byśmy się zdziwili, że jest go tak naprawdę bardzo mało. Mówimy, że jesteśmy liderami w produkcji baterii litowo-jonowych czy pakietów bateryjnych. Niestety, stawiam taką tezę, że w 80% to są koncerny międzynarodowe. Cieszę się, że one zostały zlokalizowane na terenie Polski. Ale to są koncerny, które po prostu przywiozły technologię i ją eksportują. To nie jest dla Polski. Dobrze wiemy, że nawet lokalizacja fabryki LG Chem nie dała gwarancji dostępu małym producentom pakietów bateryjnych w Polsce. LG Chem wszystko eksportuje.

To znaczy, że to przyjeżdża, składają to i wysyłają z powrotem poza granice kraju. Nawet ci mali producenci, którzy chcieli coś od LG dostać, z tej polskiej produkcji nie są w stanie tego zrobić. Tak, że też musimy sobie zdawać sprawę z tego, gdzie jesteśmy.

W stacjach ładowania – to jest właśnie ten przyczynek, panie przewodniczący, do tego, żeby rozmawiać też ze spółkami Skarbu Państwa – dostaję w tej chwili informacje, że w tej chwili „Orlen" wprowadził zasadę, że każda kilowatogodzina z ładowarki kosztuje 2 zł. Konsument indywidualny korzystając z gniazdka płaci 2 zł. Kiedy konsument indywidualny korzystając z gniazdka płaci 50–60 groszy za godzinę, „Orlen" nagle narzuca cenę 2 zł. Jaka to jest promocja elektromobilności? Na pewno to nie zachęca do tego, żeby kierowcy przechodzili na elektryczne samochody. Jeżeli mają perspektywę skorzystania ze stacji „Orlenu" na takich warunkach, to jest to gorzej niż GreenWay, bo GreenWay w którymś momencie faktycznie ogłosił, że musi pobierać jakieś opłaty. Wydawało się, że to jest maksimum. Ale okazało się, że „Orlen" może więcej.

Moim zdaniem to jest przyczynek do rozmowy o tym, co zrobiły spółki Skarbu Państwa, które na prawo i lewo opowiadają o tym, jak są zaangażowane w czyste technologie, że właśnie przechodzą na zieloną stronę, że elektromobilność, to jest ich priorytet. To pytam, ile stacji ładowania zostało zbudowanych dzięki tym spółkom Skarbu Państwa? Dzięki Tauronowi, Enerdze, Lotosowi, „Orlenowi", PGNiG i jeszcze kilku innym? Łatwo wszystkie obietnice i swoje strategie prezentować na różnego rodzaju konferencjach przy lampce drogiego szampana. Ale trochę trudniej wprowadzać je w życie. Całe szczęście, że mamy kilka firm od ładowarek, o czym powiedział pan prezes Mazur. Ale wbrew pozorom, jest tu jeszcze więcej do zrobienia, niż początkowo by się wydawało. Pan Mazur powiedział, że trzeba byłoby przeznaczać pieniądze na badania i rozwój. Że mamy zasoby i kadry do tego, żeby rozwijać technologie bateryjne. Szczególnie, jeśli chodzi o produkcję tych baterii, to jestem ostrożny.

Co do produkcji pakietów bateryjnych, mam bardziej nadzieję, że to jest w naszym zakresie. Natomiast mamy przecież instytucje – bodajże w Poznaniu jest instytut ogniw i baterii, nie pamiętam, jaka jest jego dokładna nazwa. Tak naprawdę stamtąd nic szczególnego się nie pojawia. Na tym poziomie, który dzisiaj powinniśmy osiągnąć czy to w gazie, czy nawet w tradycyjnych pojazdach, mamy dużo problemów. Przykładem są właśnie stacje ładowania i właśnie to, jakie trzeba spełnić normy, żeby stację ładowania w ogóle postawić na swojej posesji i np. zaoferować ją jak punkt publiczny. Publiczny w tym sensie, że dostępny dla innych użytkowników, a nie dla właściciela posesji. Już tu mamy problemy, bo UDT tworzy kolejne reguły, zasady i opłaty, co powoduje, że to jest absolutnie nieatrakcyjne. Czyli ludzie zakładają sobie ładowarki i mogliby je udostępnić w tym całym systemie, ale nie robią tego, bo nie chcą mieć na głowie UDT. Przecież nie dość, że ma być pobierana ta opłata, która teraz idzie, to UDT na dzień dobry bierze sporą kwotę tylko za to, że autoryzował czy dokonał przeglądu i stwierdził, że ta ładowarka jest dobra.

To się zazwyczaj kończy tym, że ktoś kupuje ładowarkę w sklepie, u dystrybutora czy nawet w Internecie, a montuje ją po prostu elektryk, który jest do tego uprawniony. Co to za filozofia? Pomimo tego UDT bierze za to kolejne pieniądze. Tak że kończę to moje – może przydługie – wystąpienie. Ale po tym, ile czasu poświęciliśmy na wysłuchanie państwa prezentacji, wydaje mi się, że to i tak niewiele. Moim zdaniem mamy do omówienia temat gazu i to właśnie w kategoriach transportu publicznego i transportu ciężkiego. Moim zdaniem tam elektromobilność szybko nie pójdzie. Będą bariery. Z drugiej strony pomoże to dzisiaj transportowcom w działaniu. Pomoże to również w rozwiązywaniu pewnych problemów mniejszym miastom. Jeżeli mniejsze miasta nie dostaną jakiejś ekstra pomocy na zakup elektryków, to nie dźwigną tego. Po prostu to nie jest w zakresie ich finansów. Tak, że tu też trzeba stać twardo na ziemi.

Pan prezes Lorkowski mówił też o terenach wiejskich i o małych miastach. Rozumiem, że jest to taki prezent, który się tam robi, bo na tych terenach to się absolutnie nie zapina finansowo, jeżeli patrzylibyśmy na to z rynkowego punktu widzenia. Rozumiem, że to może być pewien rodzaj promocji. Ale przypominam, że jeszcze dzisiaj w „Czystym powietrzu" finansują państwo wymianę pieców węglowych z jednych na drugie. Dopiero jest zapowiedź, że będzie zmiana tego podejścia. Jeżeli jesteśmy na tym poziomie i wiemy, jak wyglądają obszary wiejskie i obszary poza dużymi metropoliami, to tam jednak tam

węgiel dalej jest dość powszechny. Tam smog czy w ogóle zanieczyszczenie nie stanowi problemu. Ludzie się dziwią, że w ogóle na ten temat się rozmawia, bo oni nie identyfikują tego problemu w swoich miejscowościach pomimo tego, że – kiedy zaczyna się okres grzewczy – jest tam aż siwo i trudno coś zobaczyć.

Postulowałbym, żebyśmy w Polsce mówiąc o elektromobilności przestali opowiadać o celach do realizacji za 15–20 lat, tylko powiedzieli sobie, co jest do zrobienia dzisiaj, jutro, za tydzień, za rok czy ile chcemy mieć tych stacji. To, że liczba stacji nam wzrasta i że są to ponad stuprocentowe przyrosty, to świetnie. Tylko, że baza jest niska. Jeżeli gdzieś było 20 ładowarek, a nagle jest 40, to jest to sukces, bo to jest 100% wzrostu. Tylko problem polega na tym, co to jest 40 ładowarek? To są rzeczy, które chciałem skomentować. Do tego, co wyłapałem, bo – jak mówię – informacji było jednak dzisiaj bardzo dużo.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Ale to celowo było tak planowane, bo to jest – przypomnę – pierwsze posiedzenie naszej podkomisji. Cel był taki, żebyśmy zobaczyli, z jaką materią mamy do czynienia i ile tutaj jest problemów, więc dziękuję za te uwagi. Myślę, że o kwestiach legislacyjnych będzie okazja, żeby podyskutować, kiedy będziemy mieli ze strony rządu – jak pan dyrektor powiedział – projekt ustawy. Wtedy będziemy się mogli spokojnie do tego odnosić i ewentualnie proponować Komisji wprowadzanie poprawek.

Czy są jeszcze jakieś głosy w dyskusji? Jeżeli nie ma, w takim razie zamykam pierwszy punkt.

Przystępujemy do realizacji drugiego punktu. Po tej dyskusji i po wysłuchaniu naszych gości nie ma żadnych wątpliwości co do tego, że kolejne posiedzenia podkomisji muszą się również odbywać z udziałem wielu innych podmiotów, w tym samorządów i związków – Związku Miast Polskich czy Związku Województw RP – bo to są w tym wszystkim partnerzy. Myślę, że spółki Skarbu Państwa i analiza tego, jak to jest realizowane, jest absolutnie potrzebna. Myślę, że potrzebne jest spotkanie z sektorem energetycznym m.in. w kwestii przyłączeń – bo to jest rzecz techniczna. Musimy się dowiedzieć, jakie bariery rzeczywiście są, żeby te stacje mogły powstawać. Jest kwestia dotycząca realizacji projektu „Izera:, czyli projektu budowy fabryki samochodów elektrycznych, który przecież się pojawił. W mojej ocenie trzeba się zorientować, na jakim to jest etapie i czy w ogóle jest realne w dzisiejszych czasach. Jest kwestia dotycząca legislacji. To wiadomo. To na bieżąco będzie analizowane.

Oczywiście, pan poseł zgłosił temat dotyczący gazu, dotyczący stacji wodorowych, w związku z czym to też – w mojej ocenie – powinno być elementem prac naszej podkomisji. Oczywiście do tego jest jeszcze kwestia spotkania z całą branżą motoryzacyjną i kwestia spotkania z producentami stacji ładowania. To są rzeczy, które też powinniśmy absolutnie mieć na uwadze. Wiedząc, że tych informacji otrzymaliśmy dzisiaj bardzo dużo moja propozycja jest taka, żeby posłowie – członkowie podkomisji – złożyli swoje propozycje na piśmie do 20 czerwca, jakimi obszarami powinniśmy się zająć do końca roku. Wtedy przyjęlibyśmy harmonogram, żebyśmy wiedzieli, co będziemy robili do końca roku, bo widzę, że tych tematów i problemów jest bardzo dużo. Czy tak możemy przyjąć?

Tak. Prosiłbym o maila do posłów w tej sprawie z datą 20 czerwca. Rozumiem, że jest zgoda. Jeżeli nikt z członków podkomisji nie zgłasza sprzeciwu uważam, że tak to przyjmujemy. Później będziemy już organizowali spotkania branżowe, żeby zorientować się szczegółowo w tych wszystkich problemach.

Czy jeszcze ktoś chciałby zabrać głos w tym punkcie?

Jeżeli nie, w takim razie dziękuję serdecznie wszystkim zaproszonym gościom. Prosiłbym o te informacje, panie prezesie i panie dyrektorze, szczególnie, jeżeli chodzi o finanse, żeby też przedstawić to nam na piśmie, bo wtedy będziemy to widzieli. Dziękuję panu dyrektorowi Mazurowi. Oczywiście, wszystkim prześlemy tę prezentację, żeby wszyscy mieli ją do dyspozycji. Dziękuję za te wszystkie informacje.

Informuję, że wyczerpaliśmy porządek obrad podkomisji stałej do spraw elektromobilności. W związku z czym dziękując wszystkim za udział – i gościom, i panom posłom – zamykam posiedzenie podkomisji. Do zobaczenia następnym razem. Dziękuję bardzo.